



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI

Podkarpacka Delegatura w Rzeszowie

DPR.410.35.1.2026

Pan
Łukasz Mikołaj Dziągwa
Dyrektor
Zarządu Transportu Miejskiego w Rzeszowie
ul. Trembeckiego 3
35-234 Rzeszów

Wystąpienie pokontrolne

P/25/019

Transport zbiorowy w miastach

I. Dane identyfikacyjne

Jednostka kontrolowana

Zarząd Transportu Miejskiego ul. Trembeckiego 3 35-234 Rzeszów (dalej *ZTM* lub *Zarząd*).

Kierownik jednostki kontrolowanej

Łukasz Mikołaj Dziągwa, Dyrektor, od dnia 2 lipca 2024 r.

W okresie objętym kontrolą funkcję kierownika jednostki poprzednio pełnili:

Anna Kowalska, Dyrektor, do dnia 1 maja 2024 r.

Zakres przedmiotowy kontroli

1. Planowanie transportu zbiorowego i realizacja tych planów.
2. Organizacja i zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.
3. Integracja publicznego transportu zbiorowego.

Okres objęty kontrolą

Od 1 stycznia 2022 r. do 30 czerwca 2025 r. z wykorzystaniem dowodów sporządzonych przed i po tym okresie, jeżeli będą miały znaczenie dla oceny kontrolowanej działalności.

Podstawa prawna podjęcia kontroli

Art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli¹

Jednostka przeprowadzająca kontrolę

Najwyższa Izba Kontroli Podkarpacka Delegatura w Rzeszowie.

Kontrolerzy

1. Monika Marciniak, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LRZ/141/2025 z dnia 27 października 2025 r., DPR/1/2026 z dnia 2 stycznia 2026 r.
2. Wojciech Ostrowski, główny specjalista kontroli państwowej, upoważnienie do kontroli nr LRZ/142/2025 z dnia 30 października 2025 r.
3. Łukasz Tur, główny specjalista kontroli Państwowej, upoważnienie do kontroli nr LRZ/147/2025 z dnia 25 listopada 2025 r., DPR/2/2026 z dnia 2 stycznia 2026 r.

(akta kontroli str. 1-11)

¹ Dz. U. z 2022 r. poz. 623, dalej: ustawa o NIK.

II. Ocena ogólna² kontrolowanej działalności

Ocena ogólna

W ocenie NIK ZTM co do zasady prawidłowo organizował transport publiczny realizując *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na lata 2021-2030 z elementami strategii rozwoju elektromobilności dla miasta Rzeszowa i gmin ościennych, które zawarły z gminą miasto Rzeszów porozumienia w zakresie organizacji transportu publicznego*³, który spełniał wszystkie wymogi określone w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o *publicznym transporcie zbiorowym*⁴. Zarząd reagował na potrzeby mieszkańców w zakresie dostępności do infrastruktury transportu publicznego w Mieście oraz podejmował działania zmierzające do zwiększenia i ułatwienia dostępu do komunikacji publicznej dla osób z niepełnosprawnościami zarówno poprzez poprawę jakości taboru autobusowego jak i wdrażanie rozwiązań infrastrukturalnych. Jednakże nie definiował potrzeb mieszkańców w oparciu o rzetelne badania i analizy potrzeb przewoźników użytkowników publicznego transportu zbiorowego, w tym z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej co było wymagane zgodnie z przepisem z art. 15 ust. 1 pkt. 1 *ustawy o ptz*.

ZTM prowadził też działania promocyjne zmierzające do zwiększenia popularności oraz liczby pasażerów komunikacji miejskiej oraz prawidłowo realizował zawarte z sąsiednimi gminami porozumienia w zakresie organizacji transportu zbiorowego.

Zarząd prawidłowo określił w umowie zawartej z operatorem standardy jakościowe realizacji publicznego transportu zbiorowego oraz kary umowne za ich nieprzestrzeganie. Jednak mimo bieżącego prowadzenia działań kontrolnych mających na celu egzekwowanie przestrzegania ich przez operatora, nie doprowadził w okresie objętym kontrolą do poprawy współczynnika punktualności komunikacji, który był na stosunkowo niskim poziomie około 75%.

Pomimo oddania do użytku jednego parkingu płatnego w centrum miasta i zwiększenia tym samym ilości miejsc postojowych dla pasażerów, działania inwestycyjne w zakresie budowy parkingów typu „Park&Ride”, a także węzłów przesiadkowych zwłaszcza na obrzeżach miasta, realizowane były w stopniu zagrażającym osiągnięciu założonych celów przyjętych w. *Planie zrównoważonego rozwoju*.

Ponadto NIK stwierdziła niegospodarne wydatkowanie kwoty 153 442,5 zł na opracowanie koncepcji optymalizacji oferty przewoźowej rzeszowskiej komunikacji miejskiej, która nie została wdrożona.

² Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę ogólną jako ocenę pozytywną albo ocenę negatywną. Jeśli nie zostały spełnione warunki do sformułowania oceny pozytywnej bądź negatywnej, Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę w formie opisowej.

³ dalej: *Plan zrównoważonego rozwoju*.

⁴ Dz.U. z 2025 r. poz. 285 ze zm., dalej: *ustawa o ptz*

III. Opis ustalonego stanu faktycznego oraz oceny częściowej⁵ kontrolowanej działalności

1. Planowanie transportu zbiorowego i realizacja tych planów

Opis stanu faktycznego

1.1 W okresie objętym kontrolą organizatorem rzeszowskiej komunikacji miejskiej był Prezydent Miasta Rzeszowa⁶, a jego zadania realizował ZTM.

ZTM był gminną jednostką organizacyjną Gminy Miasto Rzeszów⁷, prowadzoną w formie jednostki budżetowej powołanej uchwałą Rady Miasta Rzeszowa⁸. Zadaniem Zarządu było zaspakajanie zbiorowych potrzeb mieszkańców z zakresu publicznego transportu zbiorowego realizowane poprzez planowanie, organizowanie i zarządzanie transportem zbiorowym w mieście w szczególności:

- ustalanie rozkładów jazdy;
- druk i sprzedaż biletów komunikacji miejskiej;
- zawieranie umów z operatorami i kontrola ich wykonywania;
- zarządzanie dworcami i przystankami.

W ZTM gromadzenie informacji od mieszkańców oraz użytkowników transportu zbiorowego nie zostało uregulowane w wewnętrznych procedurach i nie było prowadzone w sposób cykliczny.

Dyrektor ZTM wyjaśnił, że *zasady gromadzenia informacji od mieszkańców oraz użytkowników transportu drogowego nigdy nie były regulowane wewnętrznymi procedurami, gdyż ogólne zasady postępowania z tego typu pismami precyzują: (...) ustawa o publicznym transporcie zbiorowym, Regulamin Organizacyjny ZTM, ponadto instrukcje kancelaryjne oraz wewnętrzne regulacje dotyczące ochrony danych osobowych. W sprawach nieuregulowanych stosowane są zapisy Kodeksu postępowania administracyjnego. Przepisy te nie wymagają wprowadzenia tego typu procedury w naszej organizacji.*

Zastępca Kierownika Działu Przewozów wyjaśniła, że *rozkłady jazdy ulegają zmianom ze względu na: zasadne wnioski poszczególnych grup pasażerów i rad osiedli/zakładów pracy zatrudniających dużą liczbę pracowników, wnioski gmin, z którymi mamy podpisane porozumienia międzygminne, korektę czasów przejazdów związanych z rosnącym natężeniem ruchu na ulicach, koniecznością ujęcia nowo zlokalizowanych przystanków autobusowych, przebudowy dróg wymuszających zmiany tras przejazdów linii, otwarcie nowych dróg.*

W okresie objętym kontrolą ZTM tylko raz w lutym 2023 r.⁹ zwrócił się do rad osiedli w sprawie zmieniających się potrzeb transportowych. Działanie to było spowodowane planowaną na maj 2023 r. dużą zmianą w siatce połączeń komunikacji miejskiej.

⁵ Oceny częściowe to oceny działalności w poszczególnych obszarach badań kontrolnych przedstawionych w kolejnych punktach niniejszego rozdziału wystąpienia pokontrolnego. Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę częściową jako ocenę pozytywną albo ocenę negatywną. Jeśli nie zostały spełnione warunki do sformułowania oceny pozytywnej bądź negatywnej, Najwyższa Izba Kontroli formułuje ocenę w formie opisowej.

⁶ dalej: *Prezydent*

⁷ dalej: *Miasto*

⁸ Uchwała nr LVIII/954/2009 z dnia 7 lipca 2009 r.

⁹ Pismo z dnia 24 lutego 2023 r. nr OP.PO.066.1.2023

Ustalono, że:

- wszystkie wnioski zostały zebrane oddzielnie dla każdego roku objętego kontrolą w teczkach oznaczonych symbolem PO 4102;
- każdy wniosek został rozpatrzony i nadawca otrzymał pisemną odpowiedź;
- wnioski zostały rozpatrzone zgodnie z zasadami określonymi w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 8 stycznia 2022 r. w sprawie przyjmowania i rozpatrywania skarg i wniosków¹⁰.

ZTM nie prowadził ewidencji przedmiotowych wniosków i nie przedstawił ich liczby w latach objętych kontrolą.

(akta kontroli tom I, str. 12-256)

1.2 i 1.3 W dniu 23 lutego 2021 r. Rada Miasta Rzeszowa podjęła uchwałę¹¹ w sprawie przyjęcia *Planu zrównoważonego rozwoju*.

Projekt planu był poddany konsultacjom społecznym w okresie od dnia 13 stycznia do dnia 2 lutego 2021 r. ZTM nie dysponował dokumentami, na podstawie których można ustalić treść opinii zgłoszonych w toku konsultacji społecznych.

Głównym celem planu było zapewnienie udziału transportu publicznego w przewozach na poziomie 25-50%.

Ustalono, że w roku 2024 udział zrównoważonych środków przemieszczania¹² wynosił 38,1%¹³.

W *Planie zrównoważonego rozwoju* zdefiniowano zestaw parametrów i narzędzi oraz zakres oceny następujących elementów systemu przewozów użyteczności publicznej w Rzeszowie:

- zapewnienie dostępności do transportu, w tym osobom niepełnosprawnym;
- redukcja negatywnego wpływu transportu na zdrowie i bezpieczeństwo mieszkańców;
- redukcja zanieczyszczenia powietrza i hałasu oraz efektu cieplarnianego i zużycia energii;
- efektywność ekonomiczna transportu osób;
- integracja transportu;
- system taryfowy i inne elementy oferty przewozowej;
- dostosowanie oferty przewozowej do potrzeb przewozowych, popytu i preferencji komunikacyjnych.

Do powyższych elementów planu określone zostały zakres i narzędzia badania, między innymi były to:

- udział pojazdów niskoemisyjnych w inwentarzu;
- udział pojazdów wyposażonych w klimatyzację - stosunek ceny biletów do przeciętnego wynagrodzenia;
- relacja ceny biletu okresowego do odpowiedniego biletu jednorazowego;
- udział przystanków wyposażonych w perony;
- liczba przystanków na 1 km².

Bieżąca realizacja planu transportowego w szczególności polegała na¹⁴:

- zapewnieniu dostępności do przewozów osobom niepełnosprawnym poprzez udostępnienie pojazdów niskopodłogowych (99% taboru);

¹⁰ Dz.U. 2002 Nr 5, poz. 46, dalej: *rozporządzenie w sprawie skarg*.

¹¹ Uchwała nr XLIII/901/2021 dalej: *Plan transportowy*

¹² pieszo, rower, hulajnoga, transport zbiorowy

¹³ dane przedstawione w *Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego*

¹⁴ Dane według stanu na dzień 30 czerwca 2025 r.

- udostępnieniu 661 przystanków na terenie miasta o obszarze 129 km², czyli ponad 5 przystanków na 1 km²;
- minimalizowaniu negatywnego wpływu transportu zbiorowego na środowisko poprzez udostępnianie autobusów nisko i zeroemisyjnych¹⁵;
- sprawdzaniu w corocznym audycie efektywności ekonomicznej transportu osób i zasadności wypłaty wynagrodzenia dla operatora;
- przeznaczaniu 266 przystanków autobusowych na integrację transportu miejskiego i regionalnego;
- realizowaniu badań zachowań transportowych mieszkańców poprzez prowadzenie stałej kontroli popytu na liniach komunikacji miejskiej. Skutkiem tych działań było sporządzanie zestawień średnich miesięcznych liczb pasażerów wsiadających i wysiadających na każdym przystanku, na każdym kursie i dla każdej linii.

Zgodnie z treścią planu za monitorowanie realizacji w zakresie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego odpowiedzialny był ZTM.

Realizacja przez ZTM Planu transportowego dotyczyła:

- utrzymywania zakresu obsługi ilościowej transportem zbiorowym - i tak do obsługi linii sieci komunikacji miejskiej w latach 2022 – 2025¹⁶ skierowano odpowiednio sztuk autobusów: 223; 228, 224; 228;
- corocznego badania popytu efektywnego na usługi przewozowe we wszystkich kursach każdej z linii rzeszowskiej komunikacji miejskiej w dniu powszednim oraz w sobotę i w niedzielę – wykorzystując automatyczne liczarki pasażerów (bramki liczące) zainstalowane w pojazdach;
- systematycznego dostosowywania oferty przewozowej polegającej na ewentualnej modyfikacji tras oraz dopasowaniu obowiązujących rozkładów jazdy z uwzględnianiem zgłaszanych potrzeb;
- opracowania koncepcji nowego układu linii (w tym po docelowym uruchomieniu Podmiejskiej Kolei Aglomeracyjnej¹⁷ i jej przystanków) w celu zwiększenia stopnia wykorzystania potrzeb łączenia podróży różnymi środkami transportu zbiorowego dokonuje się przy wzięciu pod uwagę możliwości zapewnienia dokonywania przesiadek;
- kategoryzacji linii i uruchomienia elastycznych linii dowozowych/lokalnych, systematycznie wdrażano kategoryzację linii komunikacyjnych, która umożliwiała stosowanie synchronizacji godzin odjazdów w rozkładach jazdy dzięki modułowym częstotliwościom kursowania autobusów:
 - były to linie główne (priorytetowe);¹⁸
 - linie podstawowe z przynajmniej kilkudziesięcioma parami kursów w skali dnia powszedniego, z częstotliwościami kursów w zależności od rodzaju dnia tygodnia zawierającymi się w przedziale pomiędzy 20 i 30 minut¹⁹;
 - linie uzupełniające z jedynie kilkoma parami kursów w dniu powszednim;
 - linie marginalne dopasowane do zindywidualizowanych potrzeb grup pasażerów w tym również o zasięgu lokalnym.

¹⁵ Według stanu na dzień 30 czerwca 2025 r. operator połączeń dysponował taborem 115 autobusów nisko i 18 zeroemisyjnych

¹⁶ do dnia 30 czerwca

¹⁷ Dalej: PKA

¹⁸ (np. 0A, 0B, 18 i 19);

¹⁹ (np.: 4, 12, 13, 17, 30 i 34)

W treści planu transportowego nie było mierzalnych kwantyfikatorów pozwalających na ocenę jego realizacji.

W ramach realizacji *planu* w okresie objętym kontrolą w szczególności zrealizowano następujące zadania:

- w ramach celu strategicznego 1 *Rozwój nisko- i bezemisyjnego transportu publicznego*:
 - kontynuowanie wymiany taboru w ramach projektów „Integracja różnych form publicznego transportu zbiorowego w Rzeszowie” oraz „Rozbudowa systemu transportu publicznego w Rzeszowie”- zakupiono 60 sztuk Autosan 12m zasilany CNG oraz 2 sztuk – Solaris – 18m – hybryda - zasilany CNG, 2 sztuk – Solaris – 18m – zasilany Energią Elektryczną wraz z ładowarką, 6 sztuk – Solaris – 9,3m – zasilany Energią Elektryczną wraz z infrastrukturą do ładowania 10 sztuk – Autosan – 12m – zasilany CNG;
 - kontynuacja doposażenia przystanków w kompletacji spełniającej oczekiwania pasażerów, w tym w perony, systemy fotowoltaiczne ogrzewania, chłodzenia i oświetlenia wykonano łącznie 151 nowych przystanków w tym 82 z fotowoltaiką oraz dwa przystanki ogrzewane/chłodzone;
 - dalsza rozbudowa systemu dynamicznej informacji przystankowej – zamontowano i uruchomiono 10 tablic informacji pasażerskiej. Ponadto, w ramach realizacji zadania pn. Rzeszowskie Centrum Komunikacyjne (w tym parking Kiss&Ride) dostarczono i zamontowano 6 stanowiskowych tablic dynamicznej informacji pasażerskiej, a także 3 zbiorcze tablice dynamicznej informacji pasażerskiej,
 - uruchomienie dodatkowych funkcjonalności Rzeszowskiej Karty Miejskiej, uruchomienie systemu biletowego w modelu on-line - Utworzenie elektronicznego sklepu e-bilet wraz z kontem użytkownika. Wdrożony został kompleksowy system Wirtualnego Biletu przypisanego do konta pasażera i identyfikującego się kartą EMV lub jej surogatami. Zakup biletów jest możliwy przez sklep <https://kartabankowa.erzeszow.pl/>, biletomaty oraz aplikację mobilną E-bilet Rzeszów, bez konieczności kodowania biletu na karcie RKM. Ponadto wydzierżawiono licencję oraz wdrożono świadczenie usługi asysty technicznej systemu informatycznego Fare Calculation System, który umożliwia obsługę rozliczania transakcji zakupu biletów kartami płatniczymi oraz aplikacją mobilną oraz udostępnienie wyników rozliczenia pasażerom poprzez Portal Pasażera dostępny pod adresem <https://kartabankowa.erzeszow.pl/>;
 - budowa i uruchomienie Rzeszowskiego Centrum Komunikacyjnego, w ramach projektu Integracja nastąpiła budowa parkingu podziemnego wraz z przebudową układu komunikacyjnego w systemie projektuj i buduj w ramach budowy Rzeszowskiego Centrum Komunikacyjnego²⁰;
 - rozszerzenie funkcjonalności biletów „autobus + pociąg” – wdrożono Zintegrowany Bilet Pociąg + Autobus (P+A)²¹ czyli strefowy bilet miesięczny imienny uprawniający do przejazdów:
 - a) pociągami REGIO uruchamianymi przez POLREGIO S.A.,
 - b) środkami komunikacji miejskiej organizowanymi przez ZTM;

²⁰ podpisanie umowy z Wykonawcą w dniu 08.02.2021 r., zakończenie realizacji zadania w dniu 28.12.2023 r.

²¹ Emitentem biletu jest POLREGIO S.A. Umowa zawarta 28.09.2022r. Okres realizacji (Aneks nr 4- do dnia 31.12.2025r.)

- w ramach celu strategicznego 3 *Wzrost świadomości ekologicznej mieszkańców Rzeszowa zorganizowano* wirtualny parking strefa wyznaczona do oddawania hulajnóg firmy Bolt pod Dworcem Lokalnym oraz RCK.

W okresie od uchwalenia planu transportowego na terenie Miasta Rzeszowa zaistniały nowe okoliczności istotne dla funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności były to:

- podpisanie przez Gminę Miasto Rzeszów porozumienia międzygminnego w zakresie *lokalnego transportu zbiorowego* z Gminą Łańcut w dniu 1 kwietnia 2022 r. oraz Gminą Krasne w dniu 28 sierpnia 2024 r.;
- oddanie do użytku nowych inwestycji drogowych²².

Wskazane okoliczności nie skutkowały zgłaszaniem przez ZTM propozycji aktualizacji planu transportowego.

Zastępca Kierownika Działu Organizacji Przewozów²³ wyjaśniła, że ZTM nie zgłaszał propozycji aktualizacji „*Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na lata 2021-2030 z elementami strategii rozwoju elektromobilności dla miasta Rzeszowa i gmin ościennych, które zawarły z gminą miasto Rzeszów porozumienia w zakresie organizacji transportu publicznego*” jedynie realizował płynące z jego opracowania zalecenia do wykonania dotyczące zapewnienia dostępności do możliwie wysokiej jakości usług funkcjonującego transportu zbiorowego według zasad zrównoważonego rozwoju, doprowadzanie do integracji transportu publicznego oraz oddziaływania transportu na środowisko. Przewiduje się przystąpienie do prac nad opracowaniem aktualizacji najpóźniej w II kwartale 2027 roku na kolejny 7-letni okres.

Składająca wyjaśnienia podniosła ponadto, że *wskazane okoliczności nie skutkowały zgłaszaniem propozycji aktualizacji planu transportowego, gdyż potraktowane zostały jako naturalny element mający oczywisty wpływ na realizację zadań w ramach zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego i nie uznano zaistnienia ich jako uzasadnienie potrzeby dokonywania aktualizacji. Wymienione okoliczności jak najbardziej należy uznać jako istotne dla funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, jednakże nie powodują one zmian w praktyce realizacji zadań przypisanych do kompetencji tut. Zarządu, gdyż:*

- *podpisanie przez Gminę Miasto Rzeszów porozumień międzygminnych w zakresie lokalnego transportu zbiorowego (z Gminą Łańcut w dniu 1 kwietnia 2022 r. oraz Gminą Krasne w dniu 28 sierpnia 2024 r.) było jedynie rozszerzeniem dotychczasowej współpracy z gminami w zakresie organizacji przewozów na ich terenie;*
- *oddanie do użytku nowych inwestycji drogowych (tj. rozbudowa RCK wraz z przebudową ul. Grottgera, Asnyka i Bardowskiego, przebudowa ul. Zygmunta I Starego, przebudowa ul. Matysowskiej i Pienińskiej, modernizacja ul. Warszawskiej, rozbudowa ul. Jana Pawła II, rozbudowa skrzyżowania al. Wyzwolenia z ul. Okulickiego, przebudowa ul. Ciepłowniczej i Siemieńskiego) przysłużyło się do możliwości świadczenia usług przewozowych w lepszych warunkach drogowo-ruchowych i dało m. in. możliwość uruchomienia nowej linii nr 60, co traktujemy jako nasze typowe działania w ramach funkcjonowania systemu komunikacji miejskiej zgodne z założeniami obowiązującego planu transportowego.*

²² Rozbudowa RCK wraz z przebudową ul. Grottgera, Asnyka i Bardowskiego; przebudowa ul. Zygmunta I Starego wraz z uruchomieniem linii nr 60; przebudowa ul. Matysowskiej i Pienińskiej; modernizacja ul. Warszawskiej; rozbudowa ul. Jana Pawła II; rozbudowa skrzyżowania al. Wyzwolenia z ul. Okulickiego; przebudowa ul. Ciepłowniczej i Siemieńskiego

²³ dalej: Zastępca Kierownika DOP

ZTM nie dysponował dokumentami, które potwierdzałyby przeprowadzanie badania i analizowania potrzeb przewozowych pasażerów w tym osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonej mobilności w publicznym transporcie zbiorowym.

W styczniu 2022 r. zewnętrzna firma doradcza opracowała *Analizę kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej autobusów zeroemisyjnych oraz innych środków transportu, w których do napędu wykorzystywane są wyłącznie silniki, których cykl pracy nie powoduje emisji gazów cieplarnianych lub innych substancji objętych systemem zarządzania emisjami gazów cieplarnianych dla Miasta Rzeszowa*.

W 2024 roku opracowano kolejną *Analizę kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem autobusów zeroemisyjnych przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej dla Miasta Rzeszowa*²⁴. AKK została poddana konsultacjom społecznym, których celem było poinformowanie społeczności Miasta oraz gmin ościennych o działaniach przewidzianych do realizacji w ramach AKK oraz stworzenie wszystkim zainteresowanym możliwości zgłaszania uwag i wskazania rozwiązań preferowanych. W ramach konsultacji społecznych wpłynęły 44 uwagi do projektu dokumentu. Wszystkie uwagi zostały uwzględnione, a zmiany zostały wprowadzone do ostatecznej wersji dokumentu. W AKK sformułowano 17 wniosków i rekomendacji między innymi:

- wyłączenia z obsługi podróży przestarzałego taboru co miało wpłynąć pozytywnie na wizerunek ogólnie rozumianego publicznego transportu na terenie Miasta oraz zachęci mieszkańców do korzystania z komunikacji zbiorowej;
- wymiany w pierwszej kolejności pojazdów spalinowych napędzanych olejem napędowym, spełniające najniższe normy emisji spalin, co powinno przyczynić się do wspierania przedsięwzięć proekologicznych.

Rada Miasta Rzeszowa uchwaliła w 2025 r.²⁵ Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Rzeszowskiego Obszaru Funkcjonalnego²⁶, będący dokumentem o charakterze strategiczno-operacyjnym. Celem SUMP dla ROF było promowanie zagadnień dotyczących zrównoważonego transportu oraz mobilności jak też wyznaczenie kierunków rozwoju transportu w ROF na kolejne lata. W SUMP dla ROF zdefiniowano następujące cele strategiczne:

- zwiększenie bezpieczeństwa i komfortu w codziennych podróżach;
- wsparcie zrównoważonej mobilności i udziału ekologicznego transportu publicznego;
- zwiększenie dostępności do zrównoważonych form przemieszczania.

Cele strategiczne miały być realizowane w oparciu o osiem celów operacyjnych:

- efektywnie zarządzany i zorganizowany system transportowy;
- dostępny i sprawny system publicznego transportu zbiorowego;
- spójny system mobilności pieszej i rowerowej;
- świadomie i sprawiedliwie zaplanowana przestrzeń dostępna dla wszystkich;
- system transportowy bezpieczny dla wszystkich uczestników ruchu;
- sprawnie funkcjonujący system logistyki miejskiej;
- system transportowy o minimalnym wpływie na środowisko;
- promocja zrównoważonej mobilności;

Do każdego z celów operacyjnych przypisano działania do wdrożenia w okresie obowiązywania dokumentu (lata 2025 – 2030 z perspektywą do roku 2035). W SUMP dla ROF wskazano łącznie 60

²⁴ dalej: AKK.

²⁵ Uchwała Nr XXV/417/2025 z dnia 29 kwietnia 2025 r.

²⁶ Dalej: SUMP dla ROF.

działań do wdrożenia w ciągu pięciu najbliższych lat, po upływie których przewidziano przeprowadzenie ewaluacji końcowej.

(akta kontroli tom I str. 217-583, tom V str. 1-553)

W roku 2024 podmiot zewnętrzny na zlecenie ZTM²⁷ opracował koncepcję optymalizacji oferty przewozowej rzeszowskiej komunikacji miejskiej²⁸.

Koszt wykonania przedmiotowej koncepcji wyniósł 153 442,5 zł. Zapłata tej kwoty wykonawcy została poprzedzona sporządzeniem Protokołu odbioru, w którym stwierdzono, że *prace zostały wykonane należyście*.

Protokół odbioru został podpisany przez p.o. Zastępcy Dyrektora ds. Komunikacji ZTM²⁹.

Koncepcja nie została zaakceptowana przez Prezydenta Miasta Rzeszowa i z tego powodu nie została wdrożona.

(akta kontroli tom I str. 258-436)

Stwierdzone nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następujące nieprawidłowości:

1. ZTM nie definiował potrzeb mieszkańców gdyż nie prowadził badań i analizy potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, w tym z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej co było wymagane zgodnie z przepisem z art. 15 ust. 1 pkt. 1 ustawy o ptz.

Zastępca Kierownika DOP wyjaśniła, że *potrzeby w zakresie swobodnego przemieszczania się i powszechnego korzystania ze środków transportu oraz dostępu do informacji znajdują wyraz i uwzględniane są już na etapie:*

- *planowania tras linii komunikacji miejskiej uwzględniających dogodny dojazd do miejsc z których korzystają takie osoby, czyli ośrodków zdrowia, rehabilitacji i innych instytucji;*
- *dokonywania zakupu odpowiednio wyposażonych pojazdów do obsługi linii komunikacji miejskiej. W autobusach komunikacji miejskiej, kupowanych już standardowo tylko jako niskopodłogowe, uwzględniane są potrzeby osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej poprzez m.in. przystosowane i odpowiednio oznakowane wejście do potrzeb osób niepełnosprawnych, odpowiednio przystosowana wysokość i możliwość pochylenia podłogi w pojazdach, oznaczone miejsca przeznaczone dla wózków i platformy dla ich wjazdu i wyjazdu. W autobusach znajduje się wydzielona przestrzeń wyposażona w odpowiednie zabezpieczenia, przeznaczona dla osób poruszających się na wózkach, użyte jest wiele specjalnych, ponadstandardowych udogodnień dla osób z niepełnosprawnością lub ograniczoną zdolnością ruchu, np. oznakowania miejsc przeznaczonych dla osób niepełnosprawnych (tapicerka z piktogramem ukazującym osobę z laską), zapewnienie miejsc siedzących dostępnych bezpośrednio z niskiej podłogi, oznakowanie i umieszczenie na odpowiedniej wysokości przycisków (zewnątrz i wewnątrz) także napisami w języku Braille'a, dodatkowe przyciski do*

²⁷ Umowa nr OP.PO.263.1.2023 z dnia 18 kwietnia 2023 r.

²⁸ dalej: koncepcja

²⁹ Obecnie Dyrektor ZTM

sygnalizacji dla kierowcy, kontrastowe tablice zewnętrzne ze specjalnym krojem pisma o zwiększonej czytelności. Z informacji pochodzących od operatora oraz z obserwacji dokonywanych dzięki kamerom monitorującym przystanki i przestrzeń pasażerską w autobusach wynika, iż w ciągu roku z udogodnień dla osób niepełnosprawnych w autobusach (a więc i na przystankach) korzysta ok. 0,1% przewożonych pasażerów, czyli średnio do ok. 100 podróży dziennie.

- przygotowywania obowiązującej taryfy biletowej uwzględniającej uprawnienia osób niepełnosprawnych wynikające z przepisów prawa dotyczących ulg przysługujących osobom niepełnosprawnym w podróży środkami publicznego transportu zbiorowego;*
- odpowiedniego przygotowania infrastruktury komunikacyjnej poprzez m. in. sytuowanie w obrębie peronów przystankowych słupów informacji pasażerskiej i biletomatów w sposób bezpieczny i nieograniczający dostępu osobom niepełnosprawnym chcącym uzyskać dostęp do informacji (w tym również głosowych zapowiedzi uruchamianych pilotem albo oznaczonym w alfabecie Braille'a przyciskiem) jak również dokonać zakupu biletu. Ponadto w nawierzchni peronów zamieszczane są udogodnienia w postaci płyt naprowadzających o specjalnej, wyczuwalnej przez osoby niewidome lub niedowidzące strukturze.*

Oprócz odpowiedniego przystosowania autobusów i przystanków ważne jest także odpowiednie zorganizowanie i architektura najbliższego otoczenia Rzeszowskiego Centrum Komunikacji i Dworca Lokalnego w Rzeszowie. Ważnym elementem jest wyrównane poziomu nawierzchni, aby nie było problemu z dojazdem na wózek. Możliwe jest także przemieszczanie się na wózku wewnątrz budynku dworca, szczególnie wjazd i wyjazd na wózek przez drzwi główne oraz dostępność do punktu informacyjnego, a także odpowiedni dostęp do poczekalni i toalet. Ponadstandardowym wyposażeniem budynku dworca jest różnicowana struktura podłoża w wejściu i wyjściu, kontrastowo oznakowane przeszkody, odmienna faktura podłogowa na drogach przemieszczania. Dworzec Lokalny jest dostosowany do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym poprzez m. in. wyposażenie w podnośniki do wózków inwalidzkich oraz piktogramy, zawierające informacje dla niepełnosprawnych. Nie jest natomiast prowadzony rejestr osób niepełnosprawnych korzystających z obiektu dworca, a z obserwacji wynika, że w ciągu roku przewija na terenie dworca się ok. 50 osób o widocznej niepełnosprawności.

(akta kontroli tom I str.553)

Zdaniem NIK działania ZTM wskazane w wyjaśnieniach nie są wystarczające do realizacji obowiązku wynikającego z przepisu art. 15 ust. 1 pkt. 1 ustawy o ptz.

2. ZTM niegospodarnie wydatkował kwotę 153 442,5 zł na opracowanie koncepcji optymalizacji oferty przewozowej rzeszowskiej komunikacji miejskiej.

Zastępca Kierownika DOP wyjaśniła, że wstrzymanie wdrożenia koncepcji spowodowane było koniecznością aktualizacji dokumentu w związku z planowanym na koniec 2025 r. oddaniem do użytku nowych inwestycji drogowych w Rzeszowie. Decyzja Prezydenta została przekazana w formie ustnej i ZTM nie dysponuje dokumentami na piśmie w tej sprawie.

W maju 2025 r. zaproponowano wykonawcy koncepcji dokonanie aktualizacji dokumentu między innymi w związku z otwarciem nowych traktów komunikacyjnych.

Zastępca Kierownika DOP wyjaśniła, że wycena aktualizacji przedstawiona przez wykonawcę była niewspółmierna do zakresu zleconych prac. Dyrektor ZTM podjął decyzję, że aktualizacja zostanie dokonana własnym sumptem. Obecnie trwa konsultacja społeczna aktualizowanego dokumentu. Planuje się jego wdrożenie w przyszłym roku.

Ocena częściowa

W ocenie NIK ZTM nie definiował potrzeb mieszkańców – użytkowników transportu zbiorowego. Ponadto nie prowadził badań i analizy potrzeb przewozowych mieszkańców w publicznym transporcie zbiorowym, w tym z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej co było wymagane zgodnie z przepisem z art. 15 ust. 1 pkt. 1 ustawy o ptz. NIK stwierdziła również niegospodarne wydatkowanie kwoty 153 442,5 zł na opracowanie koncepcji optymalizacji oferty przewozowej rzeszowskiej komunikacji miejskiej, która nie została wdrożona.

2. Organizowanie i zarządzanie transportem zbiorowym

Opis stanu faktycznego

2.1 Określone w art. 43 ustawy o ptz zadania organizatora w zakresie organizowania i zarządzania publicznym transportem zbiorowym, Miasto powierzyło, uchwałą Rady Miasta Rzeszowa³⁰ Zarządowi Transportu Miejskiego w Rzeszowie.

(akta kontroli tom I str. 12-213)

W okresie objętym kontrolą obowiązywała jedna umowa³¹ z dnia 29 listopada 2019 r. pomiędzy Miastem, jako Organizatorem publicznego transportu zbiorowego, a Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym – Rzeszów Spółka z o.o.³² jako Operatorem ptz. Przedmiotem umowy było powierzenie Operatorowi wykonywania przewozów oraz przewozów dodatkowych³³ w rozumieniu przepisów ustawy o ptz. Przewozy w ramach umowy wykonywane były transportem autobusowym. Umowa powierzenia ptz obowiązywała od dnia 1 stycznia 2020 r. do 31 grudnia 2029 r. W umowie oraz stanowiących jej integralną część 17 załącznikach, zawarte zostały wszystkie wymagane elementy zgodnie z art. 25 ust. 3 ustawy o ptz.

(akta kontroli tom II str. 2-231)

Organizator określił w umowie powierzenia ptz szczegółowe zasady realizacji usług przewozowych w zakresie ptz, wymagane od Operatora. Zasady te zawarte zostały w załącznikach nr 11 i nr 12 do przedmiotowej umowy. W zał. nr 11 określone zostały zasady świadczenia usług, realizacji przewozów w przypadku zwiększenia lub zmniejszenia natężenia ruchu, parametry jakościowe realizacji usług oraz zasady kontroli. W zał. nr 12 Organizator zawarł wymogi dotyczące parametrów techniczno-użytkowych jakim powinny odpowiadać pojazdy wykorzystywane przez Operatora do świadczenia usług ptz.

Parametry jakościowe określały zasady w oparciu, o które Organizator dokonuje oceny jakości i kontroli prawidłowości wykonywania umowy. Obejmowały one:

- realizację pracy przewozowej,

³⁰ Uchwała nr L VIII/954/2009 Rady Miasta Rzeszowa z dnia 7 lipca 2009 r. w sprawie utworzenia Zarządu Transportu Miejskiego w Rzeszowie.

³¹ Umowa nr ZTM.OP.233.59.2019 o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w autobusowej komunikacji miejskiej w Rzeszowie, dalej: *Umowa powierzenia ptz*.

³² Dalej: *MPK*.

³³ Zgodnie z pkt 9.4 *Umowy powierzenia ptz*, przewozy dodatkowe to przewozy zlecane poza obowiązującym rozkładem jazdy w związku ze zmianą organizacji ruchu, ze świętami lub imprezami masowymi bądź też wynikające z nadzwyczajnych potrzeb i okoliczności.

- punktualność kursowania,
- komfort podróży,
- stan techniczny i wyposażenia pojazdów,
- czystość pojazdów,
- oznakowanie pojazdów,
- wykonywanie obowiązków przez pracowników operatora mających bezpośredni kontakt z pasażerami.

Umowa powierzenia ptz określała standardy jakościowe, które Operator zobowiązany był przestrzegać przy realizacji ptz. Standardy jakości określone zostały w następujących obszarach:

- a) obsługi sieci komunikacyjnej przez co należało rozumieć: zatrzymywanie pojazdów na przystankach określonych w rozkładzie jazdy, zakaz zatrzymywania pojazdów na przystankach nieobjętych rozkładem jazdy oraz obowiązek zamykania drzwi przed odjazdem z przystanku;
- b) stanu pojazdów przez co należało rozumieć m.in.: realizację przewozów wyłącznie pojazdami, których stan techniczny oraz stan wyposażenia nie stanowi zagrożenia dla pasażerów, czystość wewnątrz i na zewnątrz pojazdów, włączanie i wyłączanie ogrzewania lub klimatyzacji przy wskazanych zakresach temperatury zewnętrznej, zamieszczanie w pojazdach wyciągów z obowiązujących regulaminów i taryf;
- c) systemu biletowego tj. sprawność wszystkich kasowników oraz przestrzeganie zasad sprzedaży biletów;
- d) systemu informacji pasażerskiej tj. obowiązku utrzymywania w sprawności wszystkich wyświetlaczy i tablic informacji pasażerskiej;
- e) obowiązków kierujących pojazdami przez co należało rozumieć m.in.: obowiązek noszenia stroju służbowego, zakaz palenia i korzystania z telefonów w trakcie prowadzenia pojazdu, podejżdżanie do krawędzi przystanku i obniżanie podłogi pojazdu lub wysuwanie rampy na sygnały pasażerów lub gdy oczekują osoby o widocznej niepełnosprawności, blokowania kasowników w trakcie kontroli biletów oraz płynne prowadzenie pojazdu.

(akta kontroli tom II str. 78-85)

Organizator określił w ww. umowie możliwość i warunki egzekwowania prawidłowej realizacji przewozów w ramach ptz oraz zachowania standardu świadczonych usług przez Operatora. Zapisy załącznika nr 13 do przedmiotowej umowy określające zasady naliczania i obciążania karami umownymi Operatora dawały Organizatorowi uprawnienie do naliczania kar umownych za niewłaściwe lub odbiegające od określonych w umowie standardów świadczenie usług przewozowych. W załączniku określone były wysokości kar za poszczególne naruszenia zasad i odstępstwa od wymaganej jakości usług, a kwoty kar za poszczególne naruszenia kształtowały się w zakresie od 10³⁴ zł do 1 000³⁵ zł za każdorazowe naruszenie warunków umowy. Przyjęty ww. umowie katalog kar zapewniał możliwość egzekwowania przez ZTM przestrzegania standardów jakości we wszystkich pięciu obszarach standardów jakościowych świadczenia usług określonych w umowie. Obszary te dotyczyły:

- a) obsługi sieci komunikacyjnej,
- b) stanu pojazdu,
- c) systemu biletowego,
- d) systemu informacji pasażerskiej,

³⁴ Kara za pojedynczy odjazd z przystanku o 1 minutę wcześniej w stosunku do rozkładu jazdy.

³⁵ Kara za realizację przewozu pojazdem, którego stan techniczno-eksploatacyjny oraz stan wyposażenia wnętrza stanowi zagrożenie dla pasażerów.

e) obowiązków kierujących pojazdami oraz służb nadzoru ruchu wobec pasażerów.

Przyjęty w zał. nr 13 katalog naruszeń standardów jakości i przypisanych im kar, odpowiadał określonym w załącznikach nr 11 i 12 obowiązkom Operatora w zakresie przyjętych standardów jakości świadczonych usług w ramach ptz.

(akta kontroli tom II str. 86-88)

Wykonana przez Operatora praca przewozowa, ulegała jedynie nieznacznym wahaniom i zgodnie z danymi przekazanymi przez Zarząd kształtowała się w poszczególnych latach następująco:

- a) w 2022 r. - 11 333 023,11 wozokilometrów,
- b) w 2023 r. - 10 951 761,48 wozokilometrów,
- c) w 2024 r. - 10 993 456,99 wozokilometrów,
- d) w 2025³⁶ r. - 5 476 685,93 wozokilometrów.

W 2023 r. praca przewozowa uległa zmniejszeniu w stosunku do 2022 r. o 381 261,63 wozokilometrów tj. o około 3,4%. Natomiast w 2024 r. nastąpił minimalny wzrost w stosunku do roku poprzedniego o 41 695,51 wozokilometrów, tj. około 0,4%. Stanowiło to jednakże wartość o 3% mniejszą niż praca przewozowa wykonana w pierwszym roku objętym kontrolą NIK. Realizacja pracy przewozowej w pierwszym półroczu 2025 r. wskazuje na wykonanie 49,8% pracy przewozowej w stosunku do roku poprzedzającego i 48,3% pracy przewozowej wykonanej w 2022 r.

(akta kontroli tom II str. 234-236)

Dyrektor ZTM wyjaśnił, że: *zmiana liczby wozokilometrów wynikała z wprowadzonych 1 października 2023 r. zmian w rozkładach jazdy odnoszących się do zmiany częstotliwości części linii (0A, 0B, 2, 5, 13, 17, 18, 19, 26, 27, 34, 47, 51, 53), zmian tras przejazdów niektórych linii (4, 15, 26, 27, 51, 53) oraz likwidacji linii (55, 56).*

(akta kontroli tom II str. 308-311)

W okresie objętym kontrolą mimo nieznacznego spadku pracy przewozowej, zwiększeniu uległa liczba przeprowadzanych kontroli.

Dyrektor ZTM wyjaśnił, że: *ZTM prowadzi stałe, codzienne kontrole, którym poddawana jest realizacja pracy przewozowej, obowiązek zatrzymywania autobusów na obowiązujących przystankach, zakaz odjeżdżania z przystanków przed czasem rozkładowym oraz punktualność odjazdu autobusu z pierwszego przystanku kursu. (...) tylko w latach 2022 i 2023 stwierdzonych zostało 5 605 uchybień niezgodnych ze standardami jakości, których obowiązek przestrzegania nakłada na Operatora umowa nr ZTM.OP.233.59.2019 o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w autobusach komunikacji miejskiej w Rzeszowie. Za wspomniane uchybienia w latach 2022 i 2023 zostały nałożone na Operatora zgodnie z ww. umową kary finansowe na łączną wartość 81 745 zł.*

(akta kontroli tom II str. 234-236, 312-314)

Codzienna kontrola realizacji oferty przewozowej wykonywana jest przez pracowników ZTM poprzez weryfikację danych z elektronicznego systemu rejestrującego pracę autobusów i wykonywane kursy oraz pozycję autobusów odczytaną w oparciu o dane z systemu GPS zainstalowanego w autobusach. Dane porównywane są z raportami wykonanych wozokilometrów przedkładanymi w cyklach dziennych przez Operatora.

³⁶ Dane do dnia 30.06.2025 r.

Zarząd również w cyklach dziennych raportuje przypadki: niezatrzymania autobusu na wyznaczonych w rozkładzie jazdy przystankach, odjazdy autobusów z przystanku przed czasem wyznaczonym w rozkładzie jazdy oraz punktualność rozpoczęcia pierwszego kursu, które mogą wynikać z zaniedbania kierującego. Raporty przekazywane są drogą elektroniczną do Operatora, od którego Zarząd wymaga przedłożenia stosownych wyjaśnień w związku ze stwierdzonymi uchybieniami w jakości świadczonych usług. Przeprowadzanie codziennych kontroli odbywa się poprzez analizę zapisów z kamer monitorujących zainstalowanych w pojazdach, systemu GPS rejestrującego pozycję każdego autobusu realizującego przewozy w ramach ptz.

Analiza raportów kontroli³⁷, dokumentujących wypełnianie przez Zarząd w okresie objętym kontrolą zapisów umowy dotyczących sprawowania nadzoru nad jakością świadczonych przez Operatora usług przewozowych, wskazuje że najczęstszymi przyczynami nakładania kary pieniężnej na Operatora były przypadki naruszeń w postaci:

- przyspieszenia odjazdów z przystanków,
- niezatrzymania autobusu na obowiązujących przystankach,
- opóźnienie odjazdu z przystanku początkowego,
- opóźnienie w realizacji kursu z winy kierującego.

(akta kontroli tom II str. 315-363)

W okresie objętym kontrolą ZTM przeprowadzał weryfikację jakości wykonywanych przez Operatora usług komunikacyjnych w zakresie stanu pojazdów, systemu informacji pasażerskiej, systemu biletowego oraz obowiązków kierujących pojazdami wobec pasażerów. W tym zakresie stwierdzane uchybienia dotyczyły korzystania przez kierującego z telefonu w trakcie jazdy, samowolnej zmiany przebiegu trasy i pominięcia przystanku oraz niezatrzymania na przystanku potwierdzonego w wyniku rozpatrywania skargi pasażera.

(akta kontroli tom II str. 315-363, 477-508)

Zarząd w cyklach miesięcznych informował pisemnie Operatora o potwierdzonych przypadkach odstępstw i naruszeń od jakości świadczonych usług wynikających z winy Operatora. W pismach przekazywano informację o nałożeniu łącznej kary umownej za dany miesiąc kalendarzowy zgodnie z zapisami Załącznika nr 13 do *umowy powierzenia PTZ*. W poszczególnych latach objętych kontrolą kwota nałożonych kar pieniężnych na Operatora kształtowała się następująco:

- 2022 r. – 43 895 zł,
- 2023 r. – 37 850 zł,
- 2024 r. – 52 080 zł,
- I półrocze 2025 r. – 28 930 zł.

(akta kontroli tom II str. 315-363)

Analiza struktury punktualności przeprowadzana była przez ZTM w cyklach miesięcznych i wskazuje, że w okresie objętym badaniem³⁸ średni miesięczny współczynnik punktualności autobusów realizujących komunikację miejską w ramach ptz wyniósł 74,88%. Powyższe zostało opisane w sekcji *Stwierdzone nieprawidłowości*.

(akta kontroli tom IV str. 227-263)

³⁷ Po 10 raportów z lat 2022-2024 oraz 5 za I półrocze 2025 r.

³⁸ Badaniem objęto 37 miesięcy z okresu od 1 stycznia 2022 r. do 31 stycznia 2025 r. Najniższy średniomiesięczny współczynnik punktualności wyniósł 67,69% w październiku 2024 r., a najwyższy – 83,44% w lutym 2022 r.

Dyrektor ZTM wyjaśnił, że: *Od 4 maja 2022 r. przez około rok ZTM sukcesywnie aktualizował rozkłady jazdy poszczególnych linii komunikacyjnych w celu urealnienia czasów przejazdów między przystankami i dostosowania do przeciętnego ruchu drogowego na ulicach miasta. ZTM nie przeprowadzał aktualizacji standardów jakościowych dotyczących obsługi pasażerów, parametrów technicznych pojazdów oraz parametrów jakości świadczenia usług zawartych w umowie nr ZTM.OP.233.59.2019 o świadczenie usług w zakresie ptz w autobusowej komunikacji miejskiej w Rzeszowie, ponieważ określone w tej umowie standardy są aktualne.*

(akta kontroli tom IV str. 264-268)

Analiza ilość skarg³⁹ składanych przez pasażerów w analogicznym okresie wskazuje na ich znaczny wzrost w 2023 r. w porównaniu z rokiem poprzednim (około 32%). W 2024 r. nastąpił minimalny spadek ilości wpływających skarg (około 3%). Liczba skarg, które wpłynęły od pasażerów w I półroczu 2025 r. (około 42% w stosunku do 2024 r.) może wskazywać na dalszy spadek ich liczby o ile w II półroczu utrzyma się na podobnym poziomie. Skargi dotyczyły opóźnień autobusów lub zbyt wczesnego odjazdu z przystanków oraz zachowania kierowców. Skargi odnoszące się do zachowania kierowców dotyczyły przypadków niezabrania pasażerów z przystanku, niewpuszczenia pasażera na pętli autobusowej, niekulturalnego zachowania lub korzystania z telefonu komórkowego. Skargi zostały rozpatrzone przez Zarząd zgodnie z zasadami określonymi w *rozporządzeniu w sprawie skarg*.

(akta kontroli tom IV str. 2-53)

Organizator zapewnił w *umowie powierzenia ptz* obowiązek dostosowania pojazdów Operatora do potrzeb osób o ograniczonej mobilności poprzez określenie w załączniku nr 12 pkt 4 i 5 do przedmiotowej umowy warunku, iż wskaźnik pojazdów dostosowanych do potrzeb takich osób nie może spaść poniżej 90% łącznej liczby posiadanych pojazdów. W okresie objętym kontrolą Operator spełniał powyższy warunek, a na dzień zakończenia kontroli, wskaźnik ten wynosił 99,1%. Na 228 pojazdów⁴⁰ będących w dyspozycji Operatora jedynie dwa pojazdy nie były dostosowane do potrzeb osób z ograniczoną mobilnością. Z wyjaśnień Zastępcy Kierownika DOP wynika, że obydwa pojazdy nie były wykorzystywane do realizacji przewozów w ramach ptz.

Wszystkie 160 pojazdów, których właścicielem był Zarząd, są pojazdami niskopodłogowymi z wydzielonymi miejscami dla osób na wózkach inwalidzkich wraz z urządzeniem podtrzymującym oraz dodatkową sygnalizacją informującą kierowcę o zamiarze wysiadania. Wszystkie pojazdy posiadają również rampę wjazdową oraz przestrzeń dla wózka inwalidzkiego oznaczoną piktogramem. Pojazdy wyposażone były dodatkowo w przyciski sygnalizacyjne zewnętrzne i wewnętrzne oznaczone napisami w języku Braille'a oraz zapowiedzi głośnomówiące zewnętrzne i wewnętrzne. Dodatkowo miejsca wydzielone dla osób o ograniczonej mobilności zostały przez Organizatora oznaczone naklejkami na poszyciu bocznym oraz piktogramami na tapicerce siedzeń.

W zakresie infrastruktury poprawiającej dostępność do komunikacji publicznej dla osób z różnymi rodzajami niepełnosprawności (np. ograniczona mobilność, krótkowzroczność) Zarząd realizował następujące rozwiązania:

- tablice informacyjne w ramach Systemu Informacji Pasażerskiej (*dalej: SIP*) – umożliwienie korzystania z rozkładów jazdy osobom krótkowzrocznym i niedowidzącym poprzez odczytywanie komunikatów głosowych, przyciski na tablicach dodatkowo wyposażone były w informacje w alfabecie Braille'a,

³⁹ 172 skargi w 2022 r., 227 – w 2023 r., 221 – w 2024 r. i 93 skargi w I półroczu 2025 r.

⁴⁰ 160 pojazdów stanowiło własność ZTM, 68 pojazdów było własnością MPK Sp. z o.o.

- ścieżki naprowadzające – wyposażenie ciągów komunikacyjnych w obrębie przystanków w płytki chodnikowe z systemem fakturowym (ostrzegające o krawężniach peronu oraz naprowadzające na urządzenia przystankowe) ułatwiające poruszanie się osobom niedowidzącym i niewidomym,
- podwyższenie peronów przystanków – ułatwienie wsiadania do autobusów ograniczające konieczność wykorzystywania ramp najazdowych w pojazdach,
- winda – zlokalizowana na podziemnym parkingu Park&Ride (*dalej: P+R*) będącym częścią Rzeszowskiego Centrum Komunikacyjnego (*dalej: RCK*),
- rampy – najazdy umożliwiające poruszanie się w obrębie RCK i Dworca Lokalnego osobom na wózkach,
- komunikaty głosowe w autobusach – w ramach SIP podawane są komunikaty głosowe o kolejnych przystankach na danej linii komunikacyjnej.

(akta kontroli tom II str. 244-245, 285-307)

Organizator zainstalował na 190 przystankach autobusowych (spośród 661, tj. około 29%) słupy z tablicami informacji pasażerskiej – SIP, które są wyposażone w przyciski pozwalające na głosowy odczyt informacji prezentowanych na tablicach. Dla osób z dysfunkcją wzroku przyciski te opisane zostały również alfabetem Braille'a, a dojścia do nich oznaczone płytkami z systemem fakturowym. Na piętnaście przystanków poddanych w trakcie kontroli oględzinom, tablice informacyjne SIP zainstalowane były na 9 z nich, w tym na obu przystankach stanowiących węzły komunikacyjne (RCK i Dworzec Lokalny). Ustalono, że we wszystkich lokalizacjach tablice były sprawne. Wyświetlane były na nich komunikaty o zbliżających się kursach autobusów oraz umożliwiały po naciśnięciu przycisku odczyt komunikatów głosowych o zbliżających się kursach wyświetlanych na tablicach. Komunikaty były czytelne i dobrze słyszalne.

(akta kontroli tom II str. 293-302)

Ponadto w ramach działań zwiększających dostępność komunikacji miejskiej ptz dla osób niewidomych i niedowidzących Zarząd zakupił 200 pilotów do wywoływania zapowiedzi głosowych w autobusach i na przystankach. Piloty zostały przekazane osobom słabowidzącym i niewidomym za pośrednictwem Polskiego Związku Niewidomych Koło w Rzeszowie.

Dyrektor ZTM wyjaśnił, że: zakup tych urządzeń został zrealizowany w ramach projektu "Dostępny Samorząd – Granty", realizowanego przez Państwowy Fundusz Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych. Zakup został zrealizowany w czerwcu 2023 roku. Inicjatywa zakupu pilotów wynikała z działań podjętych przez Zarząd Transportu Miejskiego w Rzeszowie, który dostrzegł potrzebę zwiększenia dostępności komunikacji publicznej dla osób z niepełnosprawnościami. Piloty zostały przekazane na podstawie umowy użyczenia Polskiemu Związkowi Niewidomych Koło w Rzeszowie, z siedzibą przy ul. Hetmańskiej 15. Urządzenia te zostały przekazane tej organizacji w celu ich dalszego użytkowania przez osoby z niepełnosprawnościami. Zarząd Transportu Miejskiego w Rzeszowie nie prowadzi monitoringu w zakresie sposobu wykorzystania tych urządzeń przez użytkowników.

(akta kontroli tom IV str. 264-267)

W toku kontroli na ośmiu liniach komunikacyjnych⁴¹ zweryfikowano stosowanie się przez Operatora do zasad określających dostosowanie autobusów do potrzeb osób z ograniczoną mobilnością. Ustalono, że na wszystkich liniach komunikacyjnych poddanym oględzinom, w tym

⁴¹ Linia: 0A, 12, 15, 18, 19, 33, 37 i 57.

trzech liniach podmiejskich⁴², Operator podstawiał pojazdy przystosowane do potrzeb osób z ograniczoną mobilnością.

(akta kontroli tom II str. 293-302)

2.2 Organizator określił zasady funkcjonowania i rozwoju systemu komunikacji w *Planie*. *Plan* zawierał opis działań w zakresie rozwoju sieci komunikacyjnej, ilości i rozmieszczenia przystanków, systemu informacji pasażerskiej, systemu biletowego i taryfowego oraz ilości i lokalizacji węzłów przesiadkowych i parkingów typu P+R.

(akta kontroli tom V str. 1-553)

W okresie objętym kontrolą w Mieście następowały niewielkie wahania liczby mieszkańców⁴³, od 197 568 osób zameldowanych w roku 2022 r. przez 196 434 w 2023 r. i 196 636 w 2024 r. do 196 922 osób na koniec I półrocza 2025 r.

W toku kontroli poddano ocenie działania Organizatora w zakresie zmian na sieci połączeń komunikacyjnych na obszarze trzech osiedli (Przybyszówka, Budziwój i Drabinianka) o największym wzroście liczby mieszkańców⁴⁴ w latach 2022-2025. Wskazane osiedla obsługiwane były łącznie przez 32⁴⁵ linie komunikacyjne. Liczba linii komunikacyjnych na poszczególnych osiedlach nie uległa praktycznie żadnym zmianom w badanym okresie, za wyjątkiem os. Drabinianka na którym zmniejszono z 24 do 23 liczbę linii obsługujących. Zwiększeniu uległa częstotliwość kursów z poszczególnych osiedli do centrum, zwłaszcza w godzinach szczytów porannego i popołudniowego.

Liczba przystanków na obszarze ww. osiedli nie ulegała zmianom w okresie objętym kontrolą na osiedlu Przybyszówka (42 przystanki) i Drabinianka (34 przystanki) jedynie na osiedlu Budziwój liczba przystanków z 45 w 2023 r. wzrosła do 46 w roku 2024. W zakresie liczby przystanków na wskazanych osiedlach zmiany były nieznaczące.

Równie niewielki był wzrost liczby kursów z ww. dzielnic do centrum miasta. Liczba kursów do centrum wzrosła na dwóch z trzech osiedli: Budziwój z 83 w 2022 r. do 88 (około 6%) na dzień 30 czerwca 2025 r. oraz Przybyszówka ze 165 w 2022 r. do 174 (około 5%) na koniec I półrocza 2025 r. Na obydwu tych osiedlach nie były realizowane kursy wyłącznie w ich obrębie oraz w obrębie dzielnic przyległych, a wszystkie kursy były realizowane do centrum miasta lub dalej⁴⁶.

Odnotowany został natomiast niewielki spadek liczby kursów z osiedla Drabinianka do centrum z 592 w 2022 r. do 581 (niecałe 2%) oraz z osiedla do osiedli przyległych z 51 w 2022 r. do 42 (spadek o niecałe 8%) na koniec I połowy 2025 r.

(akta kontroli tom II str. 282-284, tom IV str. 268-272)

Dyrektor ZTM wyjaśnił, że: (...) *przyrost liczby mieszkańców na poszczególnych osiedlach nie zawsze przekłada się na wzrost poziomu liczby kursów komunikacji miejskiej, zwłaszcza jeśli przyrost ten jest niewielki (w skali pojedynczych procentów), a w przypadku os. Drabinianka nieznaczny spadek liczby kursów (o ok. 2%) w okresie objętym kontrolą wynikał ze zmian na liniach 0A, 13, 18, 19, 34*

⁴² Linia: 12, 37 i 57.

⁴³ Dane na podstawie systemu ewidencyjnego Urzędu Miasta Rzeszowa o liczbie osób zameldowanych.

⁴⁴ Przybyszówka wzrost z 9 082 w 2022 r. do 10 004 w 2025 I półrocze (o 922 osoby tj. około 10%), Budziwój wzrost z 8 293 w 2022 r. do 9 199 w 2025 I półrocze (o 906 osób tj. około 11%) i Drabinianka wzrost z 14 788 w 2022 r. do 15 486 w 2025 r. I półrocze (o 698 osób tj. około 5%). Uwzględniając porównawczo dane za 2020 r. największy wzrost liczby mieszkańców obejmował te same trzy osiedla.

⁴⁵ Os. Budziwój dwie linie: nr 12 i 37; os. Drabinianka w 2022r. – 24 linie: 0A, 2, 5, 6, 8, 10, 12, 13, 18, 19, 29, 31, 34, 36, 37, 40, 43, 48, 49, 56, 58, N1, N2 i N3, a na koniec I półrocza 2025 r. – 23 linie: 0A, 2, 5, 6, 8, 10, 12, 13, 18, 19, 29, 31, 34, 36, 37, 40, 43, 48, 49, 56, N1, N2 i N3; os. Przybyszówka – 6 linii: 1, 3, 6, 22, 16 i 33.

⁴⁶ W Rzeszowie nie było żadnego osiedla, na którym realizowane byłyby kursy w ramach ptz wyłącznie w ich obrębie.

(kursujących obrzeżem osiedla jednakże stanowiąc element jego obsługi), polegających na regulacji rozkładów ich jazdy pod względem czasów przejazdów międzyprzystankowych oraz zachowania regularnych interwałów odjazdów, ze zmian na liniach 48 (niska frekwencja) i 56 (na wniosek gminy Boguchwała po przejęciu obsługi przez innego przewoźnika), które uległy likwidacji, a także na dofinansowywanej w ramach porozumienia międzygminnego przez gminę Tyczyn linii 44 ograniczonej do wymaganej przez gminę ilości kursów. Zmiany nie polegały jedynie na ograniczeniach, gdyż na innych liniach przejeżdżających przez os. Drabinianka nastąpił równoległy wzrost liczby wykonywanych kursów (dotyczy linii nr 2, 5, 6, 10, 12, 31, 37, 40, 43, 58, N3). Na pozostałych liniach została utrzymana liczba wykonywanych kursów (8, 29, 36, 49, N1, N2).

(akta kontroli tom IV str. 279-280)

Na terenie Miasta znajdował się jedynie jeden parking, który był administrowany przez ZTM. Był to parking podziemny oddany do użytku w marcu 2024 r. funkcjonujący w ramach Rzeszowskiego Centrum Komunikacyjnego i zlokalizowany w centrum miasta. Na parkingu dostępnych było łącznie 110 miejsc postojowych, w tym siedem miejsc (6,4%) przeznaczonych dla osób niepełnosprawnych oraz 15 miejsc dla pojazdów TAXI. Zgodnie z zapisami w *Planie* do końca 2027 r. na terenie Miasta miało powstać siedem parkingów P+R na pętlach i przy przystankach⁴⁷.

Zgodnie z wyjaśnieniami udzielonymi w trybie art. 29 ustawy o NIK przez Prezydenta Miasta Rzeszowa: *Gmina Miasto Rzeszów przygotowuje aktualnie dokumentację związaną z planowanym ogłoszeniem postępowania na opracowanie projektu koncepcji budowy jednopoziomowego parkingu dla samochodów osobowych przy ulicy Dworaka w Rzeszowie. (...) Planuje się rozpoczęcie robót budowlanych na 2027 rok. (...) Ponadto w zakresie planowania nowych parkingów „Park&Ride” w trakcie opracowania jest „strategia parkingowa dla miasta Rzeszowa”, która będzie określała kolejność podejmowanych działań w zakresie powstawania parkingów w mieście w ciągu najbliższych lat.*

(akta kontroli tom II str. 239-241)

Ponadto w rejonie przystanków RCK (38 miejsc postojowych) oraz Dworca Lokalnego (50 miejsc postojowych) pełniących funkcję węzłów przesiadkowych oraz przy sześciu innych przystankach⁴⁸ zainstalowane zostały w ramach tzw. parkingów „Bike&Ride” wiaty rowerowe. Łączna liczba dostępnych miejsc postojowych dla rowerów na ww. ośmiu przystankach wynosiła 298. Zgodnie z zapisami w *Planie* do końca 2027 r. na terenie Miasta miało powstać 30 parkingów „Bike&Ride” na pętlach i przy przystankach⁴⁹.

Zgodnie z wyjaśnieniami udzielonymi w trybie art. 29 ustawy o NIK przez Prezydenta Miasta Rzeszowa: *Zarząd Transportu Miejskiego w Rzeszowie, w ramach otrzymanego przez Gminę Miasto Rzeszów dofinansowania z środków Unii Europejskiej planuje ustawienie 150 stojaków rowerowych w różnych lokalizacjach w okolicach przystanków komunikacji miejskiej.*

⁴⁷ Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na lata 2021-2030 z elementami strategii rozwoju elektromobilności dla miasta Rzeszowa i gmin ościennych, które zawarły z gminą miasto Rzeszów porozumienia w zakresie organizacji transportu publicznego: Tabela 35 pkt 5, str. 241.

⁴⁸ Przystanki na ulicach: Łukasiewicza – 40 miejsc postojowych, Rejtana – 40 miejsc postojowych, Hetmańska – 40 miejsc postojowych, Powstańców Warszawy – 40 miejsc postojowych, Cieplickiego – 40 miejsc postojowych, Dębicka – 10 miejsc postojowych.

⁴⁹ Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na lata 2021-2030 z elementami strategii rozwoju elektromobilności dla miasta Rzeszowa i gmin ościennych, które zawarły z gminą miasto Rzeszów porozumienia w zakresie organizacji transportu publicznego: Tabela 35 pkt 6, str. 241

Przeprowadzone w toku kontroli oględziny parkingu administrowanego przez ZTM wykazały, że w godzinach porannego szczytu komunikacyjnego⁵⁰ parking nie był w pełni wykorzystany. W pierwszym dniu w chwili rozpoczęcia oględzin na parkingu zajętych było 9 miejsc postojowych tj. 8,2% wszystkich dostępnych miejsc. Natomiast w momencie zakończenia czynności na parkingu zajętych było 12 miejsc tj. 10,9%. W kolejnym dniu liczba miejsc zajętych w momencie rozpoczęcia oględzin wynosiła 8 tj. 7,3%, a w chwili zakończenia zajętych było 12 miejsc tj. 10,9%. W trzecim dniu przy rozpoczęciu oględzin zajętych było 12 miejsc postojowych tj. 10,9%, a przy zakończeniu czynności na parkingu zajętych było 21 miejsc tj. 19,1%. W trakcie oględzin najwięcej pojazdów skorzystało z parkingu w trzecim dniu prowadzenia czynności, w trakcie których na parking wjechało łącznie 62 pojazdy, a 53 pojazdy w tym czasie z niego wyjechały. W pozostałych dniach ruch pojazdów na parkingu był niewielki tj. osiem wjazdów i pięć wyjazdów w pierwszym dniu oraz 15 wjazdów i 11 wyjazdów w drugim dniu.

Ustalono, że parking był przystosowany do potrzeb osób z niepełnosprawnościami. Parking zapewniał odpowiednią liczbę miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych. Wszystkie miejsca były prawidłowo oznakowane zgodnie z przepisami rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. *w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach*⁵¹ znakami poziomymi P-18 oraz P-24. Ponadto na parkingu znajdowała się winda, która w trakcie oględzin była sprawna i zapewniała możliwość korzystania z parkingu podziemnego osobom o ograniczonej mobilności.

Dyrektor ZTM wyjaśnił, że: *Aby zwiększyć atrakcyjność parkingu podziemnego oraz zachęcić jak największą liczbę pasażerów do korzystania z tego rozwiązania, ZTM w Rzeszowie przeprowadził zmiany w cenniku. Nowy cennik został zaprezentowany w sposób bardziej przejrzysty i uproszczony, dzięki czemu klienci mają łatwiejszy dostęp do informacji o kosztach postoju, a proces płatności stał się bardziej intuicyjny. Zmiana ta miała na celu uproszczenie użytkownikom parkingu decyzji o wyborze tego miejsca do zaparkowania. ZTM podjął decyzję o wydłużeniu darmowego czasu postoju z 15 minut do 30 minut. Działanie to zostało wdrożone w odpowiedzi na potrzeby osób, które korzystają z parkingu w celu krótkotrwałych wizyt lub przesiadek do komunikacji miejskiej lub pociągów. W trosce o zapewnienie równego dostępu do infrastruktury publicznej dla wszystkich mieszkańców, ZTM w Rzeszowie wprowadził możliwość bezpłatnego postoju dla osób z niepełnosprawnościami. Dzięki temu rozwiązaniu osoby z ograniczoną mobilnością mogą bez przeszkód korzystać z parkingu, co zapewnia im komfortowy dostęp do komunikacji miejskiej, a także zwiększa dostępność parkingu dla tej grupy pasażerów. Aby zachęcić użytkowników do regularnego korzystania z parkingu oraz ułatwić im dostępność miejsc postojowych, ZTM wprowadził system abonamentowy. W ramach abonamentu użytkownicy mogą wykupić stałe miejsce parkingowe, co zapewnia im wygodny dostęp do parkingu przez określony czas. Abonament stanowi wygodne rozwiązanie dla osób, które codziennie korzystają z parkingu, np. dojeżdżających do pracy, oraz dla osób często podróżujących pociągami dalekobieżnymi. Wprowadzenie tej opcji pozwala także na lepsze zarządzanie miejscami parkingowymi i utrzymanie ich dostępności.*

⁵⁰ Oględziny przeprowadzono w dni powszednie pracujące wtorek, środa, czwartek w dniach 9-11 grudnia 2025 r. pomiędzy godzinami 7:15 – 9:30.

⁵¹ Dz.U. z 2019 r. poz. 2310.

W okresie objętym kontrolą do ZTM nie wpłynęły skargi od mieszkańców oraz użytkowników parkingu P+R przy RCK na jego zapełnienie i ograniczenie możliwości korzystania z miejsc parkingowych.

(akta kontroli tom II str. 244-245, tom IV str. 2-53)

Na wszystkich 15 przystankach poddanych w toku kontroli oględzinom zamieszczone były aktualne rozkłady jazdy w formie tabliczek przystankowych zamontowanych w przeszklonych i oświetlonych gablotach (13 przystanków) lub w formie tabliczek zainstalowanych bezpośrednio na wiacie (dwa przystanki). Na dziewięciu przystankach dodatkowo zainstalowane były elektroniczne tablice informacji pasażerskiej (SIP), na których wyświetlane były informacje o zbliżających się kursach autobusów. We wcześniejszej części niniejszego wystąpienia (pkt. 2.1) opisany został sposób dostosowania przystanków do potrzeb osób z niepełnosprawnościami. Na czterech przystankach, w tym trzech peryferyjnych zainstalowane były biletomaty⁵², które stanowiły jeden z dostępnych dla pasażerów kanałów dystrybucji biletów. W trakcie oględzin dwa biletomaty były nieczynne.

(akta kontroli tom II str. 293-302)

Zgodnie z wyjaśnieniami Kierownika Działu Sprzedaży w ZTM: *Biletomat Plac Wolności 04 (1C) został naprawiony w dniu 8 grudnia 2025 r., natomiast biletomat Budziwojska/Podłęśna 11 954A) został naprawiony w dniu 10 grudnia.*

(akta kontroli tom II str. 285-292)

ZTM umożliwiał zakup biletów poprzez zróżnicowane źródła dystrybucji w tym głównie elektronicznie lub zdalnie tj.:

- aplikacja e-bilet Rzeszów – bilety jednorazowe, czasowe, okresowe, płatności elektroniczne;
- system KFT – zakup biletu bezpośrednio w kasowniku w pojeździe przy użyciu karty bankowej, nośnikiem biletu jest karta bankowa;
- sklep internetowy e-bilet: <https://kartabankowa.erzeszow.pl/> - bilety czasowe, bilety okresowe oraz doładowanie tzw. elektronicznej portmonetki, płatności kartą płatniczą lub przelewem internetowym;
- sklep internetowy e-bilet: <https://ebilet.erzeszow.pl> – bilety okresowe oraz doładowanie tzw. elektronicznej portmonetki, płatności kartą płatniczą lub przelewem internetowym;
- elektroniczna portmonetka zapisywana na Rzeszowskiej Karcie Miejskiej – bilety jednorazowe w ramach taryfy przystankowej w systemie „check in – check out” (rejestracja wejścia i wyjścia z autobusu);
- aplikacje mobilne: SkyCash, moBILET, GoPay, zbiletem.pl - bilety czasowe i okresowe na smartfon-a, płatności kartą płatniczą lub przelewem internetowym;
- biletomaty stacjonarne – bilety czasowe, okresowe oraz doładowanie elektronicznej portmonetki, płatności kartą płatniczą lub gotówką;
- biletomaty mobilne – bilety czasowe, okresowe oraz doładowanie elektronicznej portmonetki, płatności kartą płatniczą lub gotówką.

Ponadto ZTM umożliwiał także zakup biletów we własnych punktach stacjonarnych tj. Punktach Obsługi Podróżnego (POP), których było pięć na terenie Rzeszowa. Dodatkowo pasażerowie komunikacji miejskiej mieli możliwość zakupu biletu za pośrednictwem punktów sprzedaży oferowanych przez firmy zewnętrzne (kioski i sklepy), w których dostępne były bilety

⁵² Z czterech urządzeń dwa były w czasie prowadzenia oględzin niesprawne, podczas oględzin pracownik ZTM dokonał zgłoszenia tego faktu kierownikowi Działu Sprzedaży.

jednoprzejazdowe, czasowe i okresowe, a formę płatności ustalał każdorazowo właściciel danego punktu.

(akta kontroli tom IV str. 224-225)

Przedstawiona w kontroli analiza dochodów ze sprzedaży biletów wg kanałów dystrybucji wskazuje na wzrost popularności i udziału procentowego w strukturze dochodów z zewnętrznych źródeł mobilnych w tym przykładowo:

- aplikacje zewnętrzne z 11,11% w 2022 r. do 19,25% na koniec I półrocza 2025 r.;
- kasowniki KFT z 2,53% w 2022 r. do 6,35% na koniec I półrocza 2025 r.;
- sklepy e-bilet z 6,56% w 2022 r. do 9,9% na koniec I półrocza 2025 r.

Nastąpił natomiast spadek procentowego udziału w sprzedaży w punktach i biletomatach stacjonarnych w tym przykładowo:

- POP – z 40,3% w 2022 r. do 33,2% na koniec 2025 r.;
- biletomaty stacjonarne z 27,5% w 2022 r. do 20,2% na koniec I półrocza 2025 r.

(akta kontroli tom IV str. 57-58)

W kontroli ustalono, że w Rzeszowie funkcjonowały jedynie dwa węzły przesiadkowe:

- RCK Dworzec Główny PKP 03 (3B) przy ul. Grottgera⁵³ (dalej: RCK),
- Dworzec Lokalny (1D1) przy ul. Towarnickiego⁵⁴ (dalej: DL).

Oba węzły przesiadkowe zlokalizowane były w obrębie centrum miasta oraz były administrowane i zarządzane przez ZTM. Węzeł przesiadkowy RCK umożliwiał pasażerom łączenie komunikacji miejskiej realizowanej w ramach ptz, komunikacji kolejowej dalekobieżnej oraz lokalnej, a także komunikacji autobusowej międzymiastowej i podmiejskiej z uwagi na znajdujący się w odległości nie większej niż 200 m dworzec autobusowy przy ul. Grottgera 1⁵⁵. Natomiast węzeł przesiadkowy DL umożliwiał korzystanie z komunikacji miejskiej realizowanej w ramach ptz pasażerom korzystającym z regularnej komunikacji autobusowej dalekobieżnej oraz podmiejskiej realizowanej przez różnych przewoźników. Obydwa węzły przesiadkowe zarządzane były przez ZTM, a ich szczegółowy opis dotyczący m.in. dostępności dla osób z niepełnosprawnościami został opisany w pkt. 2.1 niniejszego wystąpienia.

Miasto nie posiadało żadnego węzła przesiadkowego zlokalizowanego na osiedlach peryferyjnych.

(akta kontroli tom II str. 285-292)

Dyrektor ZTM wyjaśnił, że: (...) Zarząd Transportu Miejskiego kieruje propozycje rozszerzania systemu parkingów typu P&R wraz z przystankami/pętlami autobusowymi tworząc w ten sposób obiekty mające charakter węzłów przesiadkowych dla podróżujących dojeżdżających do miasta innymi środkami transportu zbiorowego czy też indywidualnego. Inicjatywy takie są zgłaszane do Miejskiego Zarządu Dróg w Rzeszowie, jako przyszłego zleceniodawcy wykonania zaplanowanych wcześniej przez Biuro Rozwoju Miasta Rzeszowa inwestycji. Pismo w tej sprawie przekazane zostało do wymienionych jednostek oraz do wiadomości Wydziału Pozyskiwania Funduszy Urzędu Miasta w dniu 19 maja 2025 r. (znak: OP.PO.4200.4.2025.GC).

(akta kontroli tom IV str. 279-280)

⁵³ Lokalizacja: N 50.0425, E 22.0067, data uruchomienia w dniu 1 marca 2024 r.

⁵⁴ Lokalizacja: N50.0427, E 21.9942, funkcjonował w całym okresie objętym kontrolą.

⁵⁵ Lokalizacja: N 50.0423, E 22.0048.

2.3 Według danych z elektronicznego systemu zliczania podróżnych w latach 2020- 2025⁵⁶ liczba pasażerów autobusów wynosiła odpowiednio: 14 927,5 tys.; 17 990,3 tys.; 23 896,6 tys.; 26 193,6 tys.; 27 089,8 ty. i 13 771,2 tys.

ZTM korzysta z aplikacji *Centrum Nadzoru Ruchu*⁵⁷ (dalej: *CNR*), która umożliwia między innymi:

- obserwowanie ruchu wszystkich autobusów w czasie rzeczywistym;
- podgląd wszystkich przystanków oraz zlokalizowanych na nich tablic elektronicznych.

CNR umożliwia wygenerowanie *Raportów jazdy* z możliwością założenia różnych rodzajów filtrów np. według numeru pojazdu, numeru linii, nazwy przystanków, godziny odjazdu, odchylenia od godziny rozkładowej.

Na podstawie danych z Raportów jazdy *tworzone są raporty miesięczne*, w których możliwe jest wygenerowanie między innymi danych dotyczących średnich liczb pasażerów wsiadających, wysiadających oraz osób w autobusie. Dane dotyczące liczby pasażerów wsiadających i wysiadających znajdują się w systemie elektronicznym. Na podstawie danych z systemu elektronicznego ZTM tworzy dla każdego miesiąca kalendarzowego bazy danych, a następnie na podstawie tych baz danych tworzone są w programie MS EXCEL tabele przestawne zawierające liczbę pasażerów wsiadających i wysiadających oraz liczbę pasażerów w autobusie dla każdej linii, każdego wariantu linii i dla każdego przystanku.

Dla każdego typu rozkładu jazdy (dzień roboczy, dzień wolny od nauki, soboty, niedziele i święta) tworzone są osobne pliki zawierające tabele z danymi. Prezentowane w tabelach wyniki są uśrednione dla badanego okresu, czyli dla każdego miesiąca kalendarzowego. Tabele mają charakter roboczy.

Na podstawie danych zebranych w systemie elektronicznym na potrzeby przeprowadzanych oględzin wytypowano 10 linii priorytetowych, były to linie oznaczone numerami: 0A, 0B, 18, 19, 13, 34, 12, 17, 2, 6.

Z danych CNR wynika, że w odniesieniu do tych linii ZTM dysponował wyłącznie pojazdy wielkopojemnościowe. Ponadto funkcjonowała synchronizacja odjazdów na wspólnych przystankach linii priorytetowych, a odjazdy realizowane były ze stałą częstotliwością.

W latach 2022 -2025⁵⁸ do ZTM wpłynęło odpowiednio: 172, 227, 221 i 93 skargi. Ustalono, że:

- skargi dotyczyły przede wszystkim opóźnień autobusów i zachowania kierowców;
- każda skarga została rozpatrzona i nadawca otrzymał pisemną odpowiedź;
- wszystkie skargi zostały rozpatrzone zgodnie z zasadami określonymi w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 8 stycznia 2022 r. w sprawie przyjmowania i rozpatrywania skarg i wniosków.

2.4 ZTM w każdym roku uczestniczył w imprezach promujących korzystanie z komunikacji miejskiej:

- maj – Dni Otwarte Funduszy Europejskich organizowane na Dworcu Lokalnym w Rzeszowie⁵⁹, podczas których przedstawiane były zasady organizacji pracy na dworcu, systemy ułatwiające zarządzanie ruchem;

⁵⁶ do dnia 30 czerwca.

⁵⁷ dalej: *CNR*.

⁵⁸ do dnia 30 czerwca 2025 r.

⁵⁹ Ul. Towarnickiego 7

- czerwiec – Rzeszowski Piknik Nauki i Techniki – MOC Odkrywców podczas którego odwiedzający zapoznawani byli z zasadami funkcjonowania transportu miejskiego;
- wrzesień – Europejski Tydzień Mobilności, którego zwieńczeniem był *dzień bez samochodu* czyli możliwość bezpłatnego korzystania przez mieszkańców z komunikacji miejskiej.

Ponadto ZTM podejmował działania informujące i promujące korzystanie z miejskiego transportu publicznego poprzez:

- *zintegrowany Bilet Pociąg + Autobus* - od 1 października 2022 r. wprowadzono wspólnie z Polregio S.A. bilet, który obejmuje przejazdy autobusami komunikacji miejskiej oraz pociągami na określonym obszarze aglomeracji rzeszowskiej;
- *utworzenie elektronicznego sklepu – e-bilet oraz aplikacji mobilnej służącej do zakupu biletów* - w roku 2023 wdrożono elektroniczny sklep e-bilet działający w oparciu o Portal mieszkańca oraz aplikację mobilną. Celem kampanii było poinformowanie mieszkańców Rzeszowa o uruchomieniu nowego sklepu internetowego oraz aplikacji mobilnej
- *e-bilet* i zachęcenie ich do jej pobrania, korzystania z nowoczesnych możliwości zakupu biletów online. Działania miały również na celu budowanie świadomości marki e-bilet w regionie oraz zwiększenie liczby użytkowników aplikacji. Promocja polegała na rozklejaniu plakatów w strategicznych punktach miasta: przystankach, uczelniach oraz w Punktach Obsługi Podróżnego. Plakaty zawierały kod QR prowadzący bezpośrednio do pobrania aplikacji. Przygotowano również spoty reklamowe na monitorach znajdujących się w autobusie oraz rozdawane były ulotki. Ulotki informujące o aplikacji *e-bilet Rzeszów* były także przekazywane na rzeszowskie uczelnie wyższe zarówno w wersji papierowej jak i elektronicznej. Przygotowano i przekazano ulotki w wersji polskojęzycznej i angielskojęzycznej;
- *bezpłatna komunikacja miejska w dniu wyborów* - Uchwałą nr XCIII/2080/2024 Rady Miasta Rzeszowa z dnia 27 lutego 2024 r. wprowadzono bezpłatną komunikację miejską w dniach zarządzonych wyborów do Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej i Senatu Rzeczypospolitej Polskiej, wyborów na Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej, wyborów do Parlamentu Europejskiego Rzeczypospolitej Polskiej, wyborów do organów stanowiących i wykonawczych jednostek samorządu terytorialnego oraz zarządzanego referendum ogólnokrajowego;
- *kampania zachęcająca do przesiadania się z samochodu na autobus* – w marcu 2025 r. ruszyła kampania promocyjna, w której ZTM i miasto Rzeszów zachęcały mieszkańców do rezygnacji z samochodów na rzecz autobusów. W ramach kampanii m.in. przy przystanku przy ulicy Lisa Kuli zamontowano tablicę z wizerunkiem ambasadora (sportowca) oraz jego wizerunek pojawił się także na autobusach. W kampanii wzięło udział siedmioro Ambasadorów akcji. Celem kampanii była zmiana nawyków komunikacyjnych mieszkańców.

W okresie objętym kontrolą ZTM regularnie prowadził działania edukacyjne i promocyjne poprzez:

- współpracę z rzeszowskimi uczelniami wyższymi w ramach której promowane były:
 - bilety semestralne
 - możliwość korzystania z aplikacji mobilnej i sklepu e-bilet Rzeszów,
 - szybki i wygodny dojazd na kampusy komunikacją miejską bez problemów z parkowaniem.
- wysyłkę do zakładów pracy ofert propagujących bilet 12-miesięczny, który:
 - jest najtańszą formą długoterminowego korzystania z komunikacji miejskiej,
 - zapewnia ciągłość ważności (bez konieczności comiesięcznego zakupu),

- jest przypisany do Rzeszowskiej Karty Miejskiej.
 - kolportaż materiałów promocyjnych i informacyjnych takich jak:
 - ulotki, plakaty i prezentacje multimedialne,
- informacje w mediach społecznościowych (Facebook, Instagram, strona ZTM).

(akta kontroli tom IV str. 55-60)

2.5 Z informacji otrzymanej w trybie art. 29 ust. 1 pkt 2 lit f ustawy o NIK od Prezydenta Miasta Rzeszowa wynika, że w latach 2020 -2025⁶⁰ odpowiednio:

- roczne dochody Gminy Miasto Rzeszów ogółem wynosiły: 1637 121 tys.; 1 705 384 tys.; 1 625 991 tys.; 1 797 971 tys.; 2 122 808 tys.; 1 218 031 tys.;
- roczne koszty Gminy Miasto Rzeszów ogółem wynosiły: 1 627 970 tys.; 1 736 803 tys.; 1 817 482 tys.; 2 017 049 tys.; 2 216 104 tys.; 1 232 621 tys.;
- koszty organizacji i zarządzania publicznym transportem zbiorowym (wszystkie koszty ogółem): 143 335 tys.; 159 726 tys.; 153 596 tys.; 244 840 tys.; 153 895 tys.; 75 536 tys.;
- wpływy z biletów wynosiły: 21 652 tys.; 23 817 tys.; 34 779 tys.; 42 504 tys.; 42 379 tys.; 21 218 tys.;
- wpływy inne wynosiły: 22 036 tys.; 26 433 tys.; 29 005 tys.; 29 530 tys.; 33 683 tys.; 16 955 tys.;
- koszty inwestycji w sieć transportową⁶¹ wynosiły: 128 801 tys.; 147 570 tys.; 139 112 tys.; 276 945 tys.; 160 237 tys.; 57 132 tys.;
- koszty inwestycji budowy parkingów P+R wynosiły: 0; 79 tys.; 574 tys.; 28 607 684 tys.; 0;
- koszty dofinansowania ze strony Gminy Miasto Rzeszów⁶² wynosiły: 99 647 tys.; 109 476 tys.; 89 812 tys.; 172 806 tys.; 77 833 tys.; 37 363 tys.;
- koszt jednego wozokilometra⁶³ wynosił: 7,99 zł; 8,31 zł; 10,22 zł; 10,27 zł; 11,12 zł; 11,31 zł.

(akta kontroli tom IV str. 220-222)

Stwierdzone nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie stwierdzono następującą nieprawidłowość:

1. Niepodjęcie przez Zarząd w okresie objętym kontrolą, pomimo obowiązku wynikającego z pkt 6.1.7 oraz 6.2 *Umowy powierzenia ptz*, skutecznych działań zapewniających właściwą jakość publicznego transportu zbiorowego w zakresie punktualności i przestrzegania przez Operatora rozkładów jazdy. Średniomiesięczny współczynnik punktualności wyniósł 74,88% (ulegał wahaniom w zakresie od 67,69% w październiku 2024 r. do 83,44% w lutym 2022 r.). Powyższe skutkuje realnym zagrożeniem osiągnięcia docelowego poziomu realizacji usług w komunikacji miejskiej określonym w *Planie zrównoważonego rozwoju Tabela 33. Plan zrównoważonego rozwoju* zakładał osiągnięcie udziału odjazdów opóźnionych do 3 min. nie większy niż 10% oraz odjazdów przyspieszonych powyżej 1 min. mniejszy niż 1% do 2030 r.

Dyrektor ZTM wyjaśnił, że: *ZTM prowadzi stałe, codzienne kontrole, którym poddawana jest realizacja pracy przewozowej, obowiązek zatrzymywania na przystankach, zakaz odjeżdżania z przystanków przed czasem rozkładowym oraz punktualność odjazdu autobusu z pierwszego*

⁶⁰ do dnia 30 czerwca.

⁶¹ wydatki tylko inwestycyjne np. budowa, przebudowa, modernizacja zakup.

⁶² organizacja i zarządzanie transportem, różnica pomiędzy wpływami i kosztami.

⁶³ W złotych netto.

przystanku kursu. (...) Tylko w latach 2022 i 2023 stwierdzonych zostało 5 605 uchybień niezgodnych ze standardami jakości, których obowiązek przestrzegania nakłada na Operatora umowa ZTM.OP.233.59.2019. Za wspomniane uchybienia w latach 2022 i 2023 zostały nałożone na Operatora zgodnie z ww. umową kary finansowe na łączną wartość 81 745 złotych.

(akta kontroli tom II str. 510)

Zdaniem NIK działania wskazane przez Dyrektora ZTM nie przełożyły się na wzrost punktualności komunikacji miejskiej w badanym okresie.

Ocena częściowa

W ocenie NIK Zarząd, w okresie objętym kontrolą, co do zasady prawidłowo realizował zadania związane z organizacją publicznego transportu zbiorowego. ZTM zapewnił dostosowanie sieci komunikacyjnej do potrzeb mieszkańców, dostęp do informacji pasażerskiej oraz wprowadzał różnorodne rozwiązania zwiększające dostępność i atrakcyjność komunikacji publicznej dla osób niepełnosprawnych. Zarząd określił w umowie wymierne i mierzalne standardy jakościowe świadczenia usług w ramach ptz, dokonywał bieżących kontroli ich realizacji oraz nakładał na Operatora kary umowne za ich nieprzestrzeganie. Pomimo tych działań ZTM nie wdrożył jednak skutecznych rozwiązań zmierzających do poprawy punktualności komunikacji w Mieście. Także mimo wybudowania w tym okresie jednego płatnego parkingu w centrum miasta, osiągnięcie zakładanego w *Planie zrównoważonego rozwoju* celu w zakresie ilości i terminu powstania parkingów P+R należy uznać za wysoce zagrożone.

3. Integracja transportu zbiorowego

Opis stanu faktycznego

3.1 W okresie objętym kontrolą Miasto (sąsiadujące z ogółem dziewięcioma gminami) zawarło porozumienia z gminami: Krasne, Boguchwała, Tyczyn Łańcut, Świlcza oraz Lubenia przedmiotem których było powierzenie przez te gminy Miastu wykonywania zadania w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Z trzema sąsiednimi gminami (Głogów Małopolski, Trzebownisko, Chmielnik) porozumień takich nie zawarto -transport zbiorowy na terenie tych gmin realizowany był przez Związek Gminny Podkarpacka Komunikacja Samochodowa⁶⁴.

Zgodnie z wyjaśnieniami Prezydenta Miasta Rzeszowa z wyżej wymienionymi trzema gminami prowadzone były, począwszy od roku 2017 *rozmowy dotyczące organizacji przez Gminę Miasto Rzeszów komunikacji na ich terenie, jednakże gminy te nie były zainteresowane bezpośrednią współpracą*.

Wójtowie Gmin Trzebownisko, Głogów Małopolski oraz Chmielnik wyjaśnili, że samodzielnie nie występowali do Miasta o zawarcie stosownych porozumień.

Wszystkie zawarte porozumienia dotyczyły jedynie transportu autobusowego.

W ramach integracji podsystemów transportu zbiorowego wprowadzono⁶⁵ „wspólny bilet” umożliwiający swobodne korzystanie z różnych rodzajów transportu:

⁶⁴ Dalej: ZG PKS.

⁶⁵ Umowa zawarta pomiędzy ZTM a Przewozy Regionalne Sp. z o.o. z dnia 1 sierpnia 2017 r. dotycząca biletu zintegrowanego „Autobus + Pociąg” oraz umowa zawarta pomiędzy ZTM a ZG PKS z dnia 23 czerwca 2021 r. dotycząca biletu zintegrowanego „Autobus + Autobus”.

- „Autobus + Pociąg” – uprawniający do przejazdów autobusami na całym obszarze obsługiwanym przez ZTM oraz pociągami Polregio. Umowę w tym zakresie zawarto 1 sierpnia 2017 r.; do 31 października 2025 r. sprzedano łącznie 31 142 bilety,
- „Autobus + Autobus” – uprawniający do przejazdów autobusami na całym obszarze obsługiwanym przez ZTM oraz na wybranych trasach obsługiwanych przez ZG PKS. Umowę zawarto 23 czerwca 2021 r. do 31 października 2025 r. sprzedano łącznie 26 040 biletów.

(akta kontroli tom III str. 2-378)

Badaniem objęto trzy porozumienia zawarte przez Miasto z: Gminą Tyczyn⁶⁶, Gminą Świlcza⁶⁷ oraz Gminą Boguchwała⁶⁸ i ustalono, że wszystkie umowy zawierały takie same postanowienia w zakresie m.in. warunków przewozu, dostępności biletów, praw i obowiązków stron, zasad refundacji kosztów przewozu. Ustalono, że mieszkańcy gmin objętych porozumieniami objęci byli takim samym zakresem usług, jak mieszkańcy Rzeszowa, w odniesieniu do standardów przewozu, rodzajów biletów oraz dostępnych ulg. W porozumieniach zapisano, iż warunki obsługi podróży oraz przepisy porządkowe związane z przewozem osób i bagażu określa uchwała Rady Miasta Rzeszowa. Rozkłady jazdy oraz lokalizacje przystanków ustalono w załącznikach do porozumień.

Wzajemne rozliczenia stron dokonywane były w sposób prawidłowy, zgodnie z zapisami porozumień. Stawki za wozokilometr ustalane były przy uwzględnieniu kosztów świadczenia usług przewozowych ponoszonych przez ZTM na rzecz operatora (MPK Rzeszów Sp. z o.o.) oraz szacowanych przychodów z biletów zakupionych przez pasażerów i wynosiły od 5,19 zł w roku 2022 do 6,26 zł w roku 2024 dla Gminy Boguchwała, 6,25 zł do 8,00 zł dla Gminy Tyczyn i 6,14 do 8,66 dla Gminy Świlcza. W okresie od 1 stycznia 2022 r. do 30 czerwca 2025 r. rozliczenia wykonanej pracy przewozowej oraz należnych kwot dotacji dla badanych gmin przedstawiały się następująco:

- Gmina Boguchwała – 585 154,593 wozokilometrów i 3 475 411,40 zł,
- Gmina Tyczyn – 498 286,501 wozokilometrów i 3 636 628,79 zł,
- Gmina Świlcza – 624 762,036 wozokilometrów i 4 915 848,62 zł.

W kontrolowanym okresie ZTM realizował, zgodnie z zapisami porozumień, w szczególności obowiązek kontroli i egzekwowania przestrzegania regularnego i punktualnego kursowania autobusów zgodnie z ustalonym rozkładem jazdy (poprzez wykonywany zdalnie bieżący monitoring wszystkich kursów). Gminy będące stronami porozumienia wywiązywały się z określonego w porozumieniach obowiązku utrzymywania w czystości, zimowego odśnieżania oraz konserwacji nawierzchni na drogach gminnych w obrębie przystanków, dworców i pętli, utrzymywania i naprawiania na własny koszt przystanków oraz ich wyposażenia.

(akta kontroli tom III str. 379-394)

W okresie objętym kontrolą ZTM dostosowywał liczbę i pojemność oraz częstotliwość kursowania autobusów obsługujących linie komunikacyjne stosownie do wyników bieżącej analizy popytu na usługi przewozowe. W konsekwencji prowadziło to do modyfikacji tras oraz rozkładów jazdy. ZTM wnioskował w roku 2025 do Miasta o zmiany obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego w celu utworzenia pętli autobusowych wraz z peronami dla pasażerów (w tym parkingów P&R w miejscu planowanych węzłów przesiadkowych) w rejonach nowopowstałych i rozbudowywanych osiedli.

⁶⁶ Porozumienie z 30 grudnia 2014 r. zawarte na czas nieokreślony od 1 stycznia 2015 r.

⁶⁷ Porozumienie z 30 grudnia 2014 r. zawarte na czas nieokreślony od 1 stycznia 2015 r.

⁶⁸ Porozumienie z 3 stycznia 2022 r. zawarte na okres od 1 stycznia 2022 r. do 31 grudnia 2024 r.

W okresie objętym kontrolą liczba mieszkańców⁶⁹ Miasta nie uległa istotnym zmianom i według stanu na 31 grudnia 2022 r. wynosiła 197 568 a na 30 czerwca 2025 r. – 196 922 (spadek o 0,3%). Według danych z elektronicznego systemu zliczania podróży w latach 2020- 2024 liczba pasażerów autobusów w Mieście systematycznie wzrastała od 14 927,5 tys. w roku 2020 do 27 089,8 tys. w roku 2024 (wzrost o 81%).

Zgodnie z informacjami przekazanymi przez Miejski Zarząd Dróg w Rzeszowie⁷⁰ ruch samochodowy na terenie Miasta monitorowany jest za pośrednictwem podsystemów:

- pomiaru natężenia ruchu drogowego zbierających automatycznie dane na wszystkich skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną oraz na wybranych rondach,
- pomiaru czasu przejazdu pomiędzy wybranymi skrzyżowaniami w Mieście,
- monitoringu wizyjnego.

Według danych posiadanych przez MZD ruch pojazdów w Mieście w roku 2005 wzrósł w stosunku do roku 2024 o 7%.

Dyrektor MZD wyjaśnił, że w celu ograniczenia ruchu samochodowego w Mieście:

- ustanowiono strefę ograniczonego ruchu,
- na wybranych ulicach w centrum wprowadzono zakaz wjazdu samochodów ciężarowych o masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony,
- wyznaczono 9,86 km pasów dla autobusów,
- rozbudowano sieć tras rowerowych.

(akta kontroli tom III str. 395-506)

Stwierdzone nieprawidłowości

W działalności kontrolowanej jednostki w przedstawionym wyżej zakresie nie stwierdzono nieprawidłowości.

Ocena częściowa

ZTM prawidłowo realizował porozumienia zawarte z Gminami dot. organizacji transportu zbiorowego. Zapewnił mieszkańcom tych Gmin taki sam standard przewozów oraz dostęp do rodzajów biletów oraz dostępnych ulg jak dla mieszkańców Miasta.

W ocenie NIK ZTM w sposób prawidłowy reagował na potrzeby mieszkańców w zakresie dostępności do infrastruktury transportu publicznego w Mieście. Modyfikowano trasy i rozkłady jazdy dostosowując liczbę i pojemność oraz częstotliwość kursowania autobusów obsługujących linie komunikacyjne stosownie do wyników bieżącej analizy popytu na usługi przewozowe.

IV. Uwagi i wnioski

W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami, Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 53 ust. 1 pkt 5 ustawy o NIK, przedstawia następujące wnioski:

Wnioski

1. Prowadzenie badań i analiz potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, w tym z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej
2. Gospodarne dysponowanie środkami finansowymi będącymi w dyspozycji ZTM.

⁶⁹ Osoby zameldowane na pobyt stały i czasowy.

⁷⁰ Dalej: MZD

3. Podjęcie skutecznych działań zmierzających do poprawy punktualności komunikacji miejskiej pozwalających na osiągnięcie celów zakładanych w *Planie zrównoważonego rozwoju*.

V. Pozostałe informacje i pouczenia

Zgodnie z art. 54 ustawy o NIK kierownikowi jednostki kontrolowanej przysługuje prawo zgłoszenia na piśmie umotywowanych zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, w terminie 21 dni od dnia jego przekazania. Zastrzeżenia zgłasza się do dyrektora Podkarpackiej Delegatury Najwyższej Izby Kontroli w Rzeszowie. Prawo zgłaszania zastrzeżeń, zgodnie z art. 61b ust. 2 ustawy o NIK, nie przysługuje do wystąpienia pokontrolnego zmienionego zgodnie z treścią uchwały w sprawie zastrzeżeń.

Zgodnie z art. 62 ustawy o NIK, należy poinformować Najwyższą Izbę Kontroli, w terminie 21 dni od otrzymania wystąpienia pokontrolnego, o sposobie wykonania wniosków pokontrolnych oraz o podjętych działaniach lub przyczynach niepodjęcia tych działań. Zgodnie z art. 98 ustawy o NIK, kto nie informuje bądź niezgodnie z prawdą informuje o wykonaniu wniosków pokontrolnych, podlega grzywnie, karze ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności do lat 3.

W przypadku wniesienia zastrzeżeń do wystąpienia pokontrolnego, termin przedstawienia informacji liczy się od dnia otrzymania uchwały o oddaleniu zastrzeżeń w całości lub zmienionego wystąpienia pokontrolnego.

Wystąpienie pokontrolne sporządzono i opatrzone podpisem własnoręcznym w dwóch jednobrzmiących egzemplarzach; jeden dla kierownika jednostki kontrolowanej, drugi do akt kontroli.

Rzeszów, dnia 22 stycznia 2026 r.

Kontrolerzy
Główny specjalista kp.
Monika Marciniak

/-/

Główny specjalista kp.
Wojciech Ostrowski

/-/

Główny specjalista kp.
Łukasz Tur

/-/

Najwyższa Izba Kontroli
Podkarpacka Delegatura w Rzeszowie
p.o. Dyrektor
Stefan Gados

z up.
p.o. Wicedyrektor
Delegatury Najwyższej Izby Kontroli
w Rzeszowie
/-/
Stanisław Jarzyna